DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Julho de 1996

relativa ao auxílio concedido à Compagnie Générale Maritime no âmbito de um plano de reestruturação

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(97/14/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo que institui o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente o nº 1, alínea a), do artigo 62º,

Após notificação dos interessados para apresentarem as suas observações, em conformidade com o disposto nos artigos supramencionados e tendo em conta estas observações,

Considerando o seguinte:

OS FACTOS

I

A Comissão inteirou-se, a partir de Julho de 1993, através de comunicados de imprensa, de que as autoridades francesas haviam concedido um auxílio de 700 milhões de francos franceses à companhia estatal «Compagnie Générale Maritime» (CGM) e à sociedade-mãe «Compagnie Générale Maritime et Financière» (CGMF). Por carta de 13 de Agosto de 1993, os serviços da Comissão solicitaram informações sobre a situação e explicações sobre todos os auxílios concedidos. Contudo, as reuniões bilaterais oficiais e as trocas de correspondência não permitiram a obtenção de respostas exaustivas.

Em Novembro de 1994, as autoridades francesas informaram a Comissão de que a CGM havia acelerado a sua reestruturação, tendo-se retirado dos serviços marítimos do Extremo Oriente. Em compensação, o Estado francês tinha concedido um auxílio suplementar de 1 550 milhões de francos franceses.

Não obstante as autoridades francesas terem assegurado repetidamente que a justificação requerida relativa ao auxílio seria apresentada, tal não foi suficiente para dissipar as dúvidas da Comissão sobre a compatibilidade do auxílio com o mercado comum, pelo que deu início, por decisão de 31 de Outubro de 1995, ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE contra o Estado francês.

O referido procedimento foi alargado, por decisão de 20 de Dezembro de 1995, a fim de incluir um montante suplementar de auxílio que o Governo francês submeteu à Comissão para análise. Ambas as decisões foram publicadas no Jornal Oficial em 28 de Fevereiro de 1996 [1].

Em resposta a esta publicação, foram recebidos comentários do Governo britânico e de duas sociedades — a primeira, concorrente da CGM na linha das Antilhas Francesas; a outra, anteriormente associada da CGM no quadro de um consórcio que opera na linha das ilhas do oceano Índico. As autoridades francesas transmitiram igualmente comentários e informações por escrito e no âmbito das reuniões bilaterais. A mais recente, realizou-se em 3 de Julho de 1996.

II

A CGM explorou principalmente serviços de transporte de linha num ambiente internacional altamente competitivo, implicando as principais companhias de navegação dos Estados-membros e de países terceiros. No fim dos anos 80, a CGM desenvolveu uma estratégia global para fornecer serviços marítimos contentorizados autónomos este-oeste mediante investimentos no domínio comercial, logístico e das tecnologias da informação. Não obstante a melhoria da produtividade, as taxas de frete sofreram uma quebra e os resultados de funcionamento foram insuficientes para cobrir os custos do desenvolvimento. Nas suas orientações de 1989, a Comissão tomou conhecimento desta situação como uma recessão prolongada.

Face ao endividamento crescente e ao aumento das perdas de exploração, a CGM deu início a um processo de reestruturação em Maio de 1992, tendo chegado a acordo com o seu accionista, ou seja, as autoridades francesas, quanto aos elementos de uma abordagem coerente de reestruturação física e financeira para restabelecer a viabilidade da companhia. A companhia retirou-se, por conseguinte, dos serviços deficitários da América do Norte, tendo adoptado um plano de reestruturação aprovado pelas autoridades francesas em Outubro de 1992, que identificaram três domínios de acção:

[1] Decisão 96/C 58/06 da Comissão (JO nº C 58 de 28. 2. 1996, p. 4) e Decisão 96/C 58/07 da Comissão (JO nº C 58 de 28. 2. 1996, p. 6).

i) *Redução das dívidas mediante a venda dos activos, incluindo as acções e os bens imobiliários*

Desde Julho de 1992, a CGM cedeu os seus interesses nas diferentes filiais do grupo e vendeu bens imobiliários e navios.

ii) *Mudanças estruturais para melhorar a eficácia e reduzir os custos*

A CGM criou filiais e estabeleceu parcerias para melhorar a eficácia comercial e a transparência da contabilidade. Estabeleceram-se sete novas filiais em 28 de Dezembro de 1992 cuja exploração arrancou em 1 de Maio de 1993. Três filiais marítimas distintas foram encarregues do sector dos transportes marítimos de linha:

— CGM Sud, que cobre os serviços marítimos na América Latina,

— CGM Orient, para o Extremo Oriente,

— CGM Tour du Monde, que cobre os serviços entre a Europa e as ilhas do Pacífico via diferentes portos americanos e asiáticos.

Quatro agências CGM, no Havre, Marselha, Bordéus e Dunquerque, foram convertidas em filiais de movimentação de carga e a CGM procurou parceiros para a exploração das suas linhas regulares e agências portuárias.

A CGM abandonou igualmente os serviços deficitários, incluindo os da América do Norte e do Extremo Oriente. O volume de negócios anual foi reduzido em mais de 7,1 mil milhões de francos franceses por ano para 3,8 mil milhões de francos franceses (1995-1996).

iii) *Plano de redução da frota e do pessoal e dos custos de exploração*

A frota da CGM foi transferida para o registo Kerguelen (Terres Australes e Antarctiques Françaises — TAAF), o que permitiu à sociedade realizar economias anuais da ordem dos 50 milhões de francos franceses.

O número dos efectivos foi reduzido de 3 529 (em finais de 1991) para 1 576 (em finais de 1996). As perdas de emprego afectaram simultaneamente os marítimos e os administradores da companhia.

O número de navios explorados pela CGM foi reduzido de 25 para 16 navios, prevendo-se que a sociedade disponha apenas de 15 navios em finais de 1996, dos quais 9 serão explorados pela CGM e 5 afretados.

III

As autoridades francesas confirmaram que a reestruturação tinha custado, até à data, 2 050 milhões de francos franceses no total que foram pagos por *tranches* à CGM, sem autorização da Comissão. Está previsto um pagamento suplementar de 1 125 milhões de francos franceses, ao qual acresce ainda um montante de 148 milhões de francos franceses relativo à transferência do contrato de locação financeira respeitante ao imóvel ocupado actualmente pela sede social da CGM; desta última *tranche,* um montante de 250 milhões de francos franceses foi concedido, em Junho de 1996, enquanto que a CGM era confrontada com uma crise aguda de tesouraria, com dívidas a pagar imediatamente. O auxílio estava ligado às medidas tomadas pela CGM no contexto da sua reestruturação:

Data	Acção	Auxílio (em milhões de francos franceses)	Comentário
Outubro 1992	Adopção do plano de recuperação; realização das primeiras cessões de activos	150	Melhoria do resultado corrente de 270 milhões de francos franceses por ano; auxílio à reestruturação social: 233 milhões de francos franceses
Dezembro 1992	Adopção do plano de criação de filiais e de início das negociações sobre o regime da frota; suspensão do tráfego com a América do Norte	200	
Junho 1993	Execução do plano de criação de filiais	150	
Junho 1994	Outras cessões de activos, reestruturação das agências europeias	800	1 360 milhões de francos franceses de cessões de activos
Outono 1994	Paragem do tráfego no Extremo Oriente: custo 587 milhões de francos franceses, mais a perda de 66 milhões de francos franceses para afretamentos futuros e 70 relativamente a um programa de redução dos efectivos	750	Continuação do tráfego: acréscimo de 120 milhões de francos franceses de perdas operacionais por ano para 7 anos, mais os mesmos custos de cessão eventual

Data	Acção	Auxílio (em milhões de francos franceses)	Comentário
Junho 1996	Serviço da dívida	250	Montante total de redução das dívidas: 2900 milhões de francos franceses; auxílio utilizado 1 586 milhões de francos franceses, mais 1 314 milhões de francos franceses resultantes das actividades da CGM
após Julho 1996	Redução das dívidas; transferência do contrato de locação financeira relativo ao imóvel ocupado pela sede da CGM	875 148	Dívidas de 1995 (2 000 milhões de francos franceses) reduzidas a menos de 1 000 milhões de francos franceses
1992-1996	Montante total: auxílio social (535), redução das dívidas (2 471), serviço da dívida (250), outra reestruturação física e financeira (77); perdas operacionais (1 020), pagas pela cessão dos activos (1 360), outra redução das dívidas (340)	3 323	Reduções de efectivos 55 % (1992-1996); capacidade 31 %; balanço 46 %

IV

No âmbito do início do procedimento, a Comissão identificou as principais questões que considera estarem ainda sem resposta. Trata-se dos seguintes pontos:

a) Critérios de concessão dos auxílios já atribuídos;

b) Pormenores do plano de reestruturação e como se tenciona restabelecer a viabilidade no âmbito de um programa final de auxílio estatal?

c) Como e quando pensam as autoridades francesas concluir a privatização da CGM?

O alargamento do procedimento incidiu nas medidas previstas pelas autoridades francesas relativas a uma dotação de 1 125 milhões de francos franceses (173 milhões de ecus) para a CGMF, sociedade-mãe da CGM, que, por seu lado, participaria num aumento de capital da CGM.

Foi igualmente previsto que a CGMF tomaria a seu cargo a sede social da CGM. Como sublinhado pelas autoridades francesas por ocasião de uma reunião bilateral, em data de 21 de Novembro de 1995, o montante desta dotação complementar inseria-se no âmbito da acção de reestruturação da CGM desenvolvida desde 1992 e destinava-se a facilitar a transferência da empresa pública para o sector privado.

Segundo essas mesmas autoridades, o montante desta dotação foi determinado em função de dois elementos:

— saneamento do endividamento da CGM a fim de obter uma estrutura financeira que permita à empresa recuperar a viabilidade e a rentabilidade necessárias para a passagem para o sector privado,

— transferência prévia para a CGMF do imóvel parcialmente ocupado pela sede social da CGM bem como o contrato de locação financeira correspondente, a fim de poder dar resposta às expectativas dos potenciais compradores.

Por ocasião da reunião supramencionada, a Comissão obteve alguns esclarecimentos sobre as modalidades e o calendário do processo de privatização previsto. Este processo teve início aquando da inclusão da CGM na lista das sociedades a privatizar, ao abrigo da lei de 14 de Julho de 1993. Tendo em conta o objectivo de transferir a CGM para o sector privado, a breve prazo, o Governo francês sublinhou a necessidade de dar início rapidamente ao processo de privatização, lançando um concurso público. A selecção dos compradores e as condições da cessão serão determinadas mediante parecer fundamentado da comissão francesa de privatização.

O objectivo do Governo francês consiste em ceder o conjunto das acções da CGM na posse da CGMF, se necessário após a cessão pela CGM a um ou vários compradores distintos da totalidade ou parte das suas actividades portuárias no continente. Esta operação dotaria a CGM de um grupo de accionistas privados, permitindo-lhe desenvolver uma estratégia comercial normal. Foi especificado que não haverá qualquer discriminação em razão da nacionalidade dos compradores.

V

Três partes apresentaram as suas observações sobre os auxílios estatais à CGM no âmbito do procedimento ao abrigo do nº 2 do artigo 93º do Tratado.

i) *O Governo britânico*

O Governo britânico acolheu favoravelmente a decisão de dar início ao procedimento, considerando que o auxílio estatal foi utilizado para subvencionar operações ineficazes, protegendo, assim, a CGM das forças do mercado e falseando gravemente a concorrência entre as empresas estabelecidas no âmbito da União Europeia. As autoridades britânicas estavam de acordo sobre a avaliação da Comissão destinada a demonstrar que o plano de reestruturação era insuficiente, uma vez que não especificava claramente a data do regresso à viabilidade da CGM. As mesmas autoridades consideraram nomeadamente que os auxílios estatais permitiram à CGM reduzir as suas tarifas abaixo dos custos de exploração a fim de eliminar a concorrência na linha das Antilhas Francesas. Uma vez eliminada a concorrência, a CGM teria imediatamente procedido a um aumento das suas tarifas. O Governo britânico identificou um determinado número de questões colocadas no âmbito do inquérito aprofundado realizado pela Comissão e concluiu que, a menos que o Governo francês tenha agido como um investidor do mercado, tendo avaliado todas as opções possíveis, o auxílio deveria ser declarado incompatível com o mercado comum.

ii) *Um concorrente da CGM na linha das Antilhas*

Um concorrente da CGM na linha das Antilhas refere comportamentos alegadamente anticoncorrenciais por parte da CGM. Contudo, os serviços da Comissão responsáveis não encontraram qualquer prova de tais práticas e nomeadamente de tarifas predatórias (que teriam conduzido a CGM a praticar tarifas abaixo do custo variável médio).

iii) *Um concorrente da CGM nas linhas do oceano Índico*

Um concorrente da CGM nas linhas do oceano Índico considerou que, num mercado altamente concorrencial, a concessão de um auxílio destinado a cobrir os défices de gestão protegeu a CGM contra as forças do mercado e que a CGM não deveria ser autorizada a utilizar o auxílio para aceder a novos mercados ou para permanecer nos mercados existentes que teria sido forçada a abandonar na ausência do auxílio.

Esta situação era particularmente preocupante no oceano Índico do Sul onde um consórcio desapareceu recentemente após o abandono do concorrente. Recordou-se ainda que uma decisão da CGM no sentido de continuar a exploração desta linha implicaria um investimento significativo a nível das agências, pessoal e navios.

iv) *Resposta das autoridades francesas*

As autoridades francesas apresentaram as suas observações sobre os comentários atrás referidos, sublinhando o facto de que quaisquer auxílios pagos ou a pagar no futuro estão ligados à reestruturação e à privatização da sociedade. Relativamente aos comentários específicos recebidos, as autoridades francesas formularam as seguintes observações:

no que respeita às linhas das Antilhas, as autoridades francesas consideram que o auxílio foi sempre pago só após a conclusão de uma etapa de reestruturação. A CGM não praticou tarifas que lhe teriam permitido uma exploração abaixo dos custos e a exploração da linha foi sempre, ao longo dos anos, rentável. A alta das taxas de frete em Abril de 1996 teria sido possível devido a uma maior procura e à melhoria da qualidade dos serviços fornecidos pela CGM;

relativamente ao oceano Índico, as autoridades francesas afirmam que o consórcio em questão tinha obtido lucros e que a exploração do serviço foi reestruturada recentemente (co-financiado por duas sociedades) de modo que se podem prever benefícios comerciais para o futuro. O mercado desenvolveu-se progressivamente durante o último decénio (de 65 000 a 82 000 TEU durante os últimos dez anos até 1995) e as autoridades francesas consideram que a CGM, utilizando a capacidade disponível, no âmbito de um acordo de afretamento, dispõe do pessoal e da competência necessários para operar na linha de modo rentável e que a CGM não deveria ser confrontada com restrições na presente situação.

VI

Os serviços da Comissão lançaram um concurso e seleccionaram um consultor que deverá proceder a uma avaliação das estruturas financeiras da CGM bem como da proporcionalidade económica do pacote de auxílios previsto pelo Governo francês. O consultor examinou todos os documentos pertinentes colocados à disposição pelas autoridades francesas e pelos queixosos, tendo questionado os quadros superiores. O relatório final concluiu que:

a) Os pagamentos efectuados no âmbito do plano social para reduzir a mão-de-obra estão em conformidade com as operações de reestruturação similares importantes;

b) O nível de endividamento, em finais de 1995, tinha sido reduzido em 40% em relação ao nível de 1991 (de 4 904 milhões de francos franceses para 2 000 milhões de francos franceses). Uma vez que a redução de 2 904 milhões de francos franceses excede o auxílio concedido com esse objectivo (1 586 milhões de francos franceses), pode-se confirmar que a redução do endividamento constituiu uma parte fundamental da estratégia de reestruturação da CGM;

c) Os custos atribuídos ao abandono dos serviços foram realistas;

d) A CGM deveria ser rentável no futuro e, com o aumento de capital total proposto, pode ser considerada como viável.

APRECIAÇÃO JURÍDICA

VII

Ao abrigo do nº 1 do artigo 92º do Tratado, os auxílios concedidos pelos Estados-membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros, são incompatíveis com o mercado comum.

Para ser compatível com o mercado comum, o auxílio em questão deveria beneficiar de uma das derrogações previstas no nº 1 do artigo 92º. A única derrogação possível poderia ser aquela prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º («auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ... económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum»).

Dois documentos que estabelecem as orientações relativas aos auxílios estatais (para as companhias marítimas da Comunidade e para a reestruturação das empresas em dificuldade) abordam esta disposição do Tratado em contextos relevantes para o pacote de auxílios à CGM.

As orientações de 1989 relativas à análise dos auxílios estatais a favor das companhias marítimas da Comunidade [1] reconheceram que o prolongamento da recessão no comércio mundial e os excedentes de capacidade de transporte marítimo tinham criado dificuldades às frotas comunitárias. Muitos problemas foram associados aos regimes fiscais e de mão-de-obra a que estão sujeitos os operadores comunitários, incluindo o imposto sobre o rendimento e os encargos com a segurança social dos marítimos e o imposto sobre as sociedades. Os auxílios foram assim considerados como aceitáveis na medida em que contribuem para o desenvolvimento das frotas comunitárias e a noção «de interesse comum» foi definida em termos de manutenção de navios que arvoram a bandeira de um dos Estados-membros da Comunidade e de uma tripulação a bordo desses navios composta, numa proporção tão elevada quanto possível, por marítimos da Comunidade.

Simultaneamente, o auxílio deve ser proporcional ao objectivo prosseguido (a Comissão especificou que seria estabelecido um limite baseado na diferença entre os custos de exploração registada entre os navios que arvoram a bandeira de um dos Estados-membros da Comunidade e os navios dos países terceiros), transparente, provisório e de preferência degressivo.

Foram transmitidas linhas de orientação sobre os diferentes tipos de auxílios que a Comissão poderia autorizar. O auxílio ao funcionamento, nomeadamente, foi considerado como sendo de interesse comum, entre outros, quando está directamente ligado a um plano de reestruturação considerado como compatível com o mercado comum.

A compatibilidade de um plano de reestruturação com o mercado comum deveria ser, assim, avaliada com base na abordagem seguida pela Comissão quanto à reestruturação das empresas em dificuldade. Neste contexto, a Comissão estabeleceu um determinado número de condições nas suas linhas directrizes [2], que devem ser todas preenchidas:

— restabelecimento da viabilidade a longo prazo,

— evitar distorções indevidas da concorrência mediante o auxílio,

— respeito da proporcionalidade entre os custos e os benefícios da reestruturação,

— execução efectiva do programa de reestruturação e cumprimento das condições,

— controlo pela Comissão mediante relatórios anuais.

VIII

No âmbito do início do procedimento, a Comissão indicou que, nesta fase, as autoridades francesas não tinham demonstrado que o auxílio era uma parte necessária de um plano de reestruturação completo concebido para restabelecer a viabilidade. Se bem que o pessoal tenha sido reduzido, não parece ter sido desenvolvida uma estratégia coordenada para obter a viabilidade da empresa. De modo geral, o auxílio tinha sido concedido na sequência da situação financeira delicada em que se encontrava a empresa e não como instrumento para o desenvolvimento e melhoria dos aspectos económicos. O auxílio parece ter-se destinado de facto a proteger a CGM das forças do mercado.

Os problemas da sociedade provêm principalmente das decisões de gestão, como a nova estratégia adoptada em 1989, da sobrecapacidade registada nalgumas linhas (particularmente nas linhas da América do Norte e do Extremo Oriente, onde a CGM registava perdas significativas) e da fraqueza do dólar. Tal conduziu a níveis mais elevados da dívida (estabilizada em 2 500 milhões de francos franceses em 1990, mas atingindo 5000 milhões de francos franceses em finais de 1992) que não poderão ser cobertos pelos resultados da exploração.

Os planos de reestruturação da CGM, elaborados pelas autoridades francesas, identificaram os sectores de redução de custos, visando o abandono progressivo das actividades deficitárias e reduzindo gradualmente os seus activos, a mão-de-obra e a capacidade. O objectivo das autoridades nacionais consiste em privatizar a sociedade no Outono,

(1) Anexo I das «Medidas financeiras e fiscais relativas às operações de transporte marítimo dos navios registados na Comunidade», doc. SEC (89) 921 final de 3 de Agosto de 1989.

(2) «Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade» JO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

uma vez que consideram que as condições do mercado são actualmente favoráveis. Face ao grande número de manifestações de interesse no mercado, pode-se considerar esta avaliação como correcta.

A alternativa ao apoio estatal conducente à reestruturação da CGM teria sido a liquidação da sociedade. Contudo, por razões políticas, as autoridades francesas não consideraram esta opção.

IX

O interesse comum da Comunidade

A principal questão que se coloca relativamente ao auxílio à CGM é de saber se a concessão do auxílio é de interesse comum. No que respeita aos transportes marítimos, o interesse comum seria defendido por medidas destinadas a manter os navios que arvoram a bandeira dos Estados-membros da Comunidade e pela contratação de uma proporção tão elevada quanto possível de marítimos da Comunidade a bordo desses navios. Até à data, as subvenções permitiram à CGM continuar a explorar navios que arvoram a bandeira francesa e a manter o emprego de marítimos comunitários.

Além disso, o auxílio à reestruturação deve:

i) *Restabelecer a viabilidade a longo prazo*

Os planos de reestruturação devem permitir a recuperação da viabilidade a longo prazo num calendário e com base em hipóteses razoáveis. A viabilidade deverá decorrer principalmente das medidas internas incluídas no plano de reestruturação, devendo implicar o abandono das actividades estruturalmente deficitárias.

A CGM reduziu consideravelmente as suas operações (redução do balanço em 46 % e dos efectivos em 55 %) e a sua capacidade (em 31 %) durante o período de 1992-1996. Concentra-se agora nas actividades prioritárias e rentáveis de modo que as autoridades francesas, que tinham calculado inicialmente uma perda de 23 milhões de francos franceses para 1996, procederam a uma revisão da sua estimativa que aponta agora para valores que vão de 40 milhões de francos franceses de perdas a 4 milhões de francos franceses de benefício. Com base na continuação da estratégia actual da CGM, as estimativas futuras a nível dos benefícios são de 25 a 65 milhões de francos franceses para 1997 e de 70 a 105 milhões de francos franceses para 1998. A melhoria da rentabilidade assenta na redução dos custos salariais dos marítimos (devido ao termo das convenções colectivas concluídas com os sindicatos, em finais de 1996, e ao recrutamento progressivo de marítimos estrangeiros, com salários mais baixos, nos navios da CGM), noutras reestruturações a nível do quadros da sede social e das diferentes agências (parte-se do princípio de que um comprador não tem necessidade de manter toda a organização da CGM, dado que determinadas áreas, como a administração, representariam uma duplicação de esforços), no regresso antecipado ao transporte de bananas na linha das Antilhas francesas bem como na redução do nível de endividamento. Uma privatização bem sucedida garantirá uma boa gestão comercial por parte da sociedade.

A CGM contribuiu consideravelmente para realizar a sua reestruturação mediante a utilização do produto da cessão dos seus activos (1 360 milhões de francos franceses). O auxílio foi utilizado para realizar a reestruturação física e financeira da CGM. A primeira *tranche* concentrou-se nos aspectos sociais, nas actividades comerciais e nos activos não essenciais para a sociedade. A segunda *tranche* do auxílio conclui a reestruturação financeira, deixando a sociedade com um nível de endividamento comparável ao das outras sociedades do sector que pode ser absorvido de modo adequado mediante uma exploração normal.

As previsões da OCDE apontam para um crescimento da ordem dos 8% do comércio mundial e para uma sobrecapacidade nalgumas linhas de transporte marítimo. As investigações realizadas por consultores independentes revelam que a CGM opera em sectores onde a sociedade poderia ainda tirar benefícios desta evolução a partir de 1998, ou até mesmo antes. Com base nas previsões actualmente disponíveis, a CGM deveria obter lucros a partir de 1997, podendo-se concluir, assim, que a viabilidade da sociedade foi recuperada através do auxílio.

ii) *Evitar distorções indevidas da concorrência mediante o auxílio*

Uma das condições a preencher para a concessão de auxílios à reestruturação é a de que as medidas adoptadas, na medida do possível, não tenham impacte nos concorrentes. Tal aplica-se particularmente quando existe uma sobrecapacidade no mercado em causa; em contrapartida, quando não existe um excesso estrutural de capacidade de produção, a Comissão não exigirá, em princípio, uma redução de capacidade em troca do auxílio. Contudo, importa que o auxílio seja unicamente utilizado com o fim de restabelecer a viabilidade do beneficiário, não lhe permitindo desenvolver a sua capacidade de produção durante a execução do plano de reestruturação.

Neste contexto, os consultores independentes confirmaram que a linha das Antilhas francesas (comércio da banana) e os interesses franceses nos territórios ultramarinos franceses (DOM/TOM), incluindo as ilhas do oceano Índico e as do Pacífico, constituem as actividades principais da CGM. A reestruturação da sociedade insere-se, assim, na definição da noção de

«interesse comum», em parte, dado que a CGM se retirou das linhas actualmente excedentárias e que a sociedade uma vez privatizada deverá enfrentar as pressões normais do mercado e a estratégia comercial corresponderá então integralmente às condições do mercado. Além disso, não existe qualquer prova de uma capacidade excessiva estrutural nas linhas actualmente exploradas pela CGM.

No que respeita às queixas específicas recebidas relativamente à linha das Antilhas, a Comissão não dispõe de elementos de prova suficientes para dar início a uma investigação formal sobre as alegações relativas a um comportamento anticoncorrencial em conformidade com o artigo 86º do Tratado sobre a exploração abusiva de uma posição dominante.

Sobre a questão da utilização do auxílio com vista a favorecer o desenvolvimento do mercado, a Comissão deve considerar que a CGM já está implicada nas ligações marítimas com as ilhas através de um participação, ainda até hoje, num consórcio. A Comissão velará por que a CGM não utilize a *tranche* final do auxílio para desenvolver actividades novas ou deficitárias nesses itinerários, impondo condições.

iii) *Respeito da proporcionalidade entre os custos e os benefícios da reestruturação*

O montante e a intensidade do auxílio devem limitar-se ao mínimo estrito requerido para permitir a reestruturação, devendo estar associados às vantagens esperadas do ponto de vista da Comunidade. Por conseguinte, o beneficiário do auxílio deverá contribuir de modo significativo com os seus próprios recursos para o plano de reestruturação e a sociedade não deverá receber adiantamentos de tesouraria passíveis de serem utilizados de modo agressivo e que falseiem as actividades do mercado.

O auxílio acordado corresponde ao mínimo necessário para permitir que a CGM possa recuperar uma posição de viabilidade e de rentabilidade compatível com uma transferência para o sector privado. Este auxílio foi concedido para satisfazer as necessidades reais da CGM a fim de atingir os objectivos fixados para a reestruturação. Além disso, foi confirmado que o nível de auxílio total previsto pelo Governo francês é o mínimo necessário para realizar a viabilidade da CGM e permitir a sua privatização: o auxílio estabelece uma estrutura financeira adequada para a sociedade, não lhe concedendo, contudo, um suplemento de tesouraria. Como já acima mencionado, a CGM utilizou igualmente o produto da cessão dos activos, que se elevam a 1 360 milhões de francos franceses, para apoiar a reestruturação.

O auxílio é provisório e, tendo sido concedido durante o período de 1993-1996, não dará lugar a qualquer outro auxílio após a privatização.

iv) *Execução efectiva do programa de reestruturação e cumprimento das condições*

O plano de reestruturação completo adoptado para a sociedade em 1992 previa o restabelecimento da viabilidade mediante a adopção de medidas específicas. Este plano foi seguido, tendo-se regressado à viabilidade.

A Comissão não estabeleceu condições na medida em que o referido plano não foi submetido à sua aprovação.

v) *Controlo pela Comissão mediante relatórios anuais*

Está previsto que a evolução de um plano de reestruturação seja controlada pela Comissão. Neste caso, um relatório será apresentado à Comissão, o mais tardar, antes de 1 de Fevereiro de 1997.

X

Concluindo, um montante de auxílio de 2 050 milhões de francos franceses foi pago e um outro montante no valor de 1 125 milhões de francos franceses está ainda previsto, após o que a sociedade será privatizada. Actualmente, do montante global previsto de 1 125 milhões de francos franceses, foi já efectuado um primeiro pagamento de 250 milhões de francos franceses em Junho de 1996 para cobrir as dívidas mais imediatas. Por outro lado, as autoridades francesas contribuem, num montante de 148 milhões de francos franceses, para a transferência para a CGMF do imóvel ocupado pela sede social da CGM bem como do contrato de locação financeira correspondente, (após a reavaliação que reflecte a recessão dos preços no sector imobiliário) de modo que a operação não tenha repercussões a nível da CGM.

Não está comprovado que o auxílio tenha causado uma distorção da concorrência numa medida contrária ao interesse comum. Em contrapartida, verificou-se que a intervenção do Estado apoiou um esforço de reestruturação radical que levou ao restabelecimento da viabilidade de uma companhia marítima da Comunidade que emprega a bordo dos seus navios marítimos comunitários.

Além disso, as autoridades francesas comprometeram-se a proceder à privatização da CGM de um modo transparente.

XI

CONSIDERAÇÕES GERAIS

De modo geral, a Comissão recorda que, ao abrigo do nº 3 do artigo 93º do Tratado, deve ser informada atempadamente dos projectos susceptíveis de implicar auxílios estatais.

Além do mais, os Estados-membros não podem adoptar medidas de auxílio estatal antes de uma decisão final da Comissão. A Comissão lamenta que o Governo francês não tenha respeitado o efeito suspensivo do nº 3 do artigo 93º e que o auxílio tenha sido concedido ilegalmente à CGM,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

1.a) O auxílio à reestruturação concedido à CGM sob a forma de aumento de capital, no período de 1992 a 1996, é ilegal, constituindo uma infracção nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado. O auxílio pode, contudo, ser considerado como compatível com as regras do mercado comum no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado se o Governo francês der cumprimento às condições estabelecidas no nº 2 do presente artigo.

1.b) O auxílio suplementar à reestruturação proposto à CGM, sob a forma de aumento de capital suplementar em 1996, é igualmente considerado como compatível com o mercado comum em conformidade com o nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado se o Governo francês der cumprimento às condições estabelecidas no nº 2 do presente artigo.

2. As autoridades francesas cumprirão as seguintes condições e compromissos:

— a CGM limitar-se-á, até à conclusão da privatização, a operar nas linhas actuais,

— a CGM limitar-se-á, até à conclusão da privatização e relativamente ao oceano Índico, a operar com uma capacidade comparável àquela oferecida no âmbito do consórcio. Esta capacidade é fixada em 9 000 TEU (ida e volta) numa base anual,

— as autoridades francesas apresentarão à Comissão um relatório, após a privatização ou, o mais tardar, em 1 de Fevereiro de 1997. Este relatório compreenderá uma descrição pormenorizada das linhas onde opera a CGM, a sua capacidade de transporte nessas linhas e os resultados de exploração, de modo que a Comissão possa verificar que o auxílio não foi utilizado para apoiar comportamentos agressivos no mercado ou actividades deficitárias. O relatório incluirá igualmente pormenores do procedimento que levará à privatização, para que a Comissão possa velar por que os objectivos financeiros fixados para a sociedade sejam alcançados,

— a CGM não pode, antes da conclusão da privatização, aplicar tarifas, seja em que linha for, que possam ser passíveis de não cobrir totalmente os custos adicionais de exploração: o relatório a apresentar deve incluir, assim, em pormenor, os resultados de exploração para todos os serviços cobertos pela CGM, quer mediante a utilização da sua própria capacidade de navios, quer mediante acordos de afretamento até à data da conclusão da privatização,

— não será concedido qualquer auxílio suplementar à CGM e todos os auxílios concedidos serão utilizados a fim de assegurar a reestruturação física e financeira da companhia,

— o plano de reestruturação da CGM será executado integralmente, tal como acordado com a Comissão.

Artigo 2º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 17 de Julho de 1996.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão